



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Edisi 22 | 2021

buletin **Bina Marga**

M e n y a m b u n g N e g e r i

Skema KPBU dan Padat Karya Tunai



Mengenal KPBU
dan Implementasinya
di Jalintim Sumatera

KPBU Jadi Solusi
Perbaikan
37 Jembatan CH
di Pulau Jawa

Perkuat dan Perluas
Padat Karya Tunai
Guna Meningkatkan
Kesejahteraan Rakyat



Foto: Jalan
Lingkar Brebes

buletin Bina Marga

Menyambung Negeri

Pelindung
Direktur Jenderal Bina Marga

Pemimpin Umum
Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga

Dewan Redaksi
Para Direktur di lingkungan
Direktorat Jenderal Bina Marga
Kepala BPJT
dan Sekretaris BPJT

Pemimpin Redaksi
Kabag Hukum & Komunikasi Publik

Redaktur Pelaksana
Sub Koordinator Komunikasi Publik

Redaksi
Girly Kurniati
Riko Dwiputra
Angelia A.W

Kontributor
Kabag / Kasubag TU BB/BPJT
di lingkungan Ditjen Bina Marga

Fotografer
Bambang Ismanto
Hasian LT

Desain / Tata Letak
Sarotona Zega
Imam Warmanto

Administrasi
Wulandari Wurjanti

Tata Usaha
Martina Piranti



KPBU dan Padat Karya Tunai Jawaban di Tengah Pandemi

Anggaran Pemerintah melalui APBN tidak cukup untuk membiayai semua program prioritas. Ada dua hal yang menjadi prioritas, pembangunan kesehatan dan pemulihan ekonomi. Suka tidak suka, kita masih dilanda pandemi Covid-19. Begitu juga, ekonomi yang melemah harus mendapat stimulus.

Salah satu stimulus adalah melanjutkan pembangunan infrastruktur karena mampu memberikan *multiplier effect*. *Refocusing* program TA 2021 di lingkungan Kementerian PUPR, salah satunya digunakan untuk program padat karya tunai, yakni dari semula Rp12,18 triliun menjadi Rp23,24 triliun. "Terdapat 20 kegiatan yang diharapkan dapat menyerap 1,23 juta tenaga kerja untuk mempercepat pemulihan ekonomi," kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Tidak berhenti di situ. APBN tidak mencukupi untuk membiayai pembangunan infrastruktur. Menghadapi situasi ini, pemerintah melalui Kementerian PUPR berinisiatif membuka skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) untuk mengatasi defisit anggaran infrastruktur. Di tahun 2021 ini, sudah ada 25 proyek KPBU yang telah dan siap dilelang dengan total nilai mencapai Rp286,8 triliun.

Dari 25 proyek KPBU tersebut, mayoritas proyek untuk subsektor jalan dan jembatan. Ada 16 proyek jalan tol seperti Jalan Tol Cikunir – Karawaci *Elevated*, Jalan Tol JORR *Elevated* Ruas Cikunir-Ulujami, Jalan Tol Sentul Selatan-Karawang Barat termasuk beberapa proyek KPBU jalan tol yang siap ditawarkan pada tahun 2021. Selain itu, yang menarik, juga ada proyek KPBU yang menasar perbaikan atau preservasi jalan non tol.

Di dalam edisi ini, beberapa proyek dengan KPBU dijabarkan. Proyek yang telah dan sedang berlangsung adalah KPBU preservasi jalan non tol yang berada di ruas Jalan Lintas Timur (Jalintim) Provinsi Sumatera Selatan (Sumsel) dan Riau. Jalintim Sumsel merupakan proyek KPBU pertama di sektor non tol. Proyek ini juga menjadi yang pertama mendapat dukungan pembiayaan penuh dari lembaga keuangan syariah.

Berikutnya adalah penggantian 37 jembatan bertipe Callender Hamilton (CH) di Pulau Jawa. Jembatan tersebut sudah saatnya diganti karena dibangun dalam rentang waktu tahun 1970 - 1980. Menurut Direktur Pembangunan Jembatan Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR, Yudha Handita Pandjiriawan, sampai awal Mei 2021 proses pelelangan yang dilakukan Ditjen Pembiayaan Infrastruktur Kementerian PUPR sampai tahap pra kualifikasi.

Jika nanti ditetapkan satu pemenang investor, maka pemenang tersebut membentuk satu badan usaha pelaksana (BUP). "Bisa terdiri dari satu atau lebih perusahaan. (Tugasnya) mengganti dan/atau menduplikasi Jembatan CH dalam jangka waktu 2 tahun untuk 37 jembatan."

Perkembangan terakhir, KPBU akan kembali dipakai untuk membiayai sebagian pembangunan jembatan Batam – Bintan di Kepulauan Riau dan Jalan Tol Akses Patimban. Kedua proyek ini masuk dalam tahapan penajakan minat pasar (*market sounding*). Semoga prosesnya dapat berjalan dengan baik dan lancar. Tentu, ke depan kita berharap akan ada lagi inovasi yang lahir untuk menyiasati kekurangan APBN dalam pembangunan infrastruktur.



MARGA UTAMA

- 5** Mengenal KPBU dan Implementasinya di Jalintim Sumatera
- 8** KPBU Jadi Solusi Perbaikan 37 Jembatan CH di Pulau Jawa
- 11** Skema KPBU di Pembangunan Jembatan Batam - Bintan dan Tol Akses Patimban

MARGA KHUSUS

- 13** Perkuat dan Perluas Padat Karya Tunai Guna Tingkatkan Kesejahteraan Rakyat



- 16** Mitigasi Jadi Kunci dalam Menangani Setiap Bencana

- 20** Kartun: Jangan Pulang!

MARGA GALERI

- 21** Ini 2 Lokasi Awal Pembangunan IKN Baru
- 22** Kementerian PUPR Bangun Zona Integritas di 12 Unit Kerja Ditjen Bina Marga
- 23** Potensi Daerah Semakin Berkembang dengan Selesaiannya Jalan Lingkar Brebes-Tegal
- 24** Bina Marga Bangun Jalan Baru 94,8 Km di Kawasan Industri Batang

- 25** Indonesia - Jepang Berbagi Teknologi Pengelolaan Jalan Tol

- 26** Melihat Keunikan Flyover Purwosari Surakarta yang Resmi Beroperasi

- 26** Pegawai Ditjen Bina Marga Dukung Vaksinasi Covid-19

- 27** Bina Marga Dukung Penuh Konektivitas Pariwisata



- 29** Infografis: Ditargetkan Rampung Pada Akhir 2021, Berikut 7 Fakta Tol Cisumdawu

- 30** Tanpa APBN, Tol Layang Pertama di Timur Indonesia Dibiayai Swasta

- 31** Perlu Sinergi Membangun Jalan di 8 Pulau Terluar Maluku

- 31** Kementerian PUPR Jaga Mangrove di Area Pembangunan Tol Semarang - Demak

MARGA DAERAH

- 32** Kementerian PUPR Percepat Pembangunan Terowongan Simpang Bulak Kapal

- 32** Tol Jakarta - Cikampek II Elevated Berganti Nama Menjadi MBZ

- 33** Penghijauan di Tol Trans Sumatra Bernilai Ekonomi

- 33** Konstruksi Penggantian Jembatan Aek Tano Ponggol Dimulai

- 34** Jembatan Gantung Lubuk Ubar Bengkulu Bantu Penyebaran Penduduk

- 34** Komisi V DPR Dorong Percepatan Tol Padang - Pekanbaru

Mengenal KPBU dan Implementasinya di Jalintim Sumatera

Pemerintah Indonesia punya impian besar untuk meningkatkan daya saingnya di kancah perekonomian dunia. Jalan strategis yang ditempuh adalah memperkuat jaringan infrastruktur yang terintegrasi. Sayangnya, dana yang dibutuhkan tidak sedikit. Di sisi lain, kita dihadapkan pada pandemi Covid-19 yang menjadi prioritas untuk ditangani.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Pembangunan infrastruktur dan penanganan pandemi tidak boleh saling mengalahkan. Keduanya menjadi prioritas kita bersama untuk dijalankan secara seimbang dan terukur. Ekonomi akan pulih kalau pandemi berhasil dikendalikan, begitu pula dengan terkendalinya pandemi maka ekonomi dengan sendirinya akan bergerak.

Dari sisi anggaran, Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Eko Heripoerwanto pada Senin, 9 November 2020,

mengungkapkan adanya defisit anggaran untuk proyek infrastruktur sebesar Rp1.435 triliun hingga 2024 dari total kebutuhan Rp2.058 triliun. Di tengah kebutuhan itu, Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) hanya mampu membiayai Rp623 triliun atau 30 persennya saja.

Di saat kita membutuhkan tambahan anggaran untuk infrastruktur, pemerintah justru memutuskan menaikkan anggaran penanganan Covid-19 di tahun 2021. Ini harus dilakukan karena keduanya harus berjalan bersama. "Dengan serangkaian kebutuhan kegiatan dan anggaran,

kami sampaikan di awal 2021, pemerintah tambah anggaran yang signifikan dari awal Rp169 triliun tadi, ini kemungkinan mencapai Rp254 triliun, perhitungan kita di awal 2021 ini,” kata Direktur Jenderal Anggaran, Kementerian Keuangan Askolani, dalam konferensi pers di Jakarta, Kamis 4 Februari 2021.

Menghadapi situasi ini, pemerintah melalui Kementerian PUPR berinisiatif untuk membuka skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) untuk mengatasi defisit anggaran infrastruktur. Di tahun 2021 ini, menurut data Ditjen Pembiayaan Infrastruktur Kementerian PUPR, sudah ada 25 proyek KPBU yang telah dan siap dilelang dengan total nilai mencapai Rp286,8 triliun.

Dari 25 proyek KPBU tersebut, mayoritas proyek untuk subsektor jalan dan jembatan. Ada 16 proyek jalan tol seperti Jalan Tol Cikunir – Karawaci *Elevated*, Jalan Tol JORR *Elevated* Ruas Cikunir-Ulujami, Jalan Tol Sentul Selatan-Karawang Barat termasuk beberapa proyek KPBU jalan tol yang siap ditawarkan pada tahun 2021. Selain itu, yang menarik, juga ada proyek KPBU yang menasar perbaikan atau preservasi jalan non tol.

KPBU Preservasi Non Tol

Pelaksanaan proyek KPBU preservasi jalan non tol berada di ruas Jalan Lintas Timur (Jalintim) Provinsi Sumatera Selatan (Sumsel) dan Riau. Jalintim Sumsel merupakan proyek KPBU pertama di sektor non tol. Proyek ini juga menjadi yang pertama mendapat dukungan pembiayaan penuh dari lembaga keuangan syariah.

Proyek KPBU Jalintim Sumsel mencakup pekerjaan utama preservasi jalan nasional sepanjang 29,87 km dan 14 buah jembatan. Ruas jalan yang ditangani di antaranya Jalan Srijaya Raya (6,3 km), Jalan Mayjen Yusuf Singadekane (5,2 km), Jalan Letjend H Alamsyah Ratu Periwranegara (3,15 km), Jalan Soekarno-Hatta (8,32 km), Jalan Akses Terminal Alang-alang (4 km), Jalan Sultan Mahmud Baharuddin II (2,9 km), dan dilengkapi dengan 2 buah Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

Sementara untuk Jalintim Riau sepanjang 43 km dan rehabilitasi jembatan sepanjang 60 m. Ruas yang masuk pengerjaan yakni Jl. Simpang Kayu Ara-Batas Kabupaten Pelalawan (3,6 km), Jl Batas Pelalawan-Sikijang Mati (9,1 km) dan Jl Sikijang Mati-Simpang Lago (30,3 km). Termasuk di dalamnya perbaikan 4 unit jembatan di Jl. Sikijang Mati- Simpang Lago sepanjang 60 m, dan pembangunan 1 unit Fasilitas UPPKB. Total investasi dari proyek KPBU ini sebesar Rp585,3 miliar dengan masa kerja sama selama 15 tahun yang terdiri dari 3 tahun masa konstruksi dan 12 tahun masa layanan. Modalitas kerja sama proyek ini menggunakan *Design, Build, Operate, Finance, Maintain, and Transfer* (DBOFMT).

Pekerjaan preservasi dilaksanakan oleh PT. Jalintim Adhi-Abipraya sebagai Badan Usaha Pelaksana dan PT. Perjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) - PII sebagai penjamin. Proyek ini memiliki masa konsesi 15 tahun dengan nilai investasi sebesar Rp644,7 miliar dari sindikasi Bank Syariah, PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero), dan PT Bank Panin Dubai.

Pengembangan pembiayaan skema KPBU Jalintim Sumsel telah mencapai tahapan penandatanganan perjanjian penjaminan dan regres pada 3 Agustus 2020 lalu. Pencapaian atas KPBU AP Jalintim Sumatera di Sumsel diiringi juga dengan proyek KPBU Jalintim Riau yang merupakan proyek KPBU sektor jalan non tol kedua. Pada 29 Januari 2021 lalu, telah diterbitkan Surat Penunjukan Pemenang Lelang untuk proses pembentukan Badan Usaha Pelaksana (BUP).

“Ini merupakan pencapaian yang sangat baik karena tahapan *financial close* dicapai dengan waktu yang relatif cepat yakni sekitar 6 bulan. Tentunya ini menunjukkan kualitas penyiapan, struktur, dan transaksi proyek yang baik, sehingga dapat memberikan keyakinan bagi perbankan untuk memberikan pembiayaan,” tutur Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, dalam acara *Financial Close* Proyek KPBU AP Jalintim Sumsel dan Penyerahan Surat Pemenang Lelang KPBU AP Jalintim Riau, di Auditorium Kementerian PUPR, Jakarta, Senin 22 Februari 2021.

Lebih lanjut Basuki mengatakan, preservasi Jalintim Sumatera merupakan *pilot project* skema pembiayaan infrastruktur KPBU non tol. Selanjutnya juga akan dilaksanakan KPBU duplikasi atau penggantian 38 jembatan Callender Hamilton di Pulau Jawa dan pembangunan Jalan Jayapura-Wamena sekitar 50 km di Provinsi Papua.

Lebih lanjut, menurut Dirjen Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan Luky Alfirman, kedua proyek ini dijamin oleh PT. PII. Adapun beberapa proyek infrastruktur sebelumnya dijamin bersama Kementerian Keuangan atau *Co-Guarantee*. Luky menyebut, penjaminan mandiri tersebut merupakan tonggak penting bagi kiprah PT. PII sebagai badan usaha penjaminan.

“Kehadiran PT. PII telah mendapatkan kepercayaan investor untuk memberikan penjaminan proyek infrastruktur dengan skema KPBU serta fasilitas PDF yang diberikan Kementerian Keuangan,” tuturnya di kesempatan yang sama.

Direktur Utama PT. PII, M. Wahid Sutopo menambahkan pencapaian pemenuhan komitmen pembiayaan dalam waktu enam bulan terbilang cepat. “Hal ini tentunya tidak terlepas dari kerja sama dan dukungan yang sangat baik khususnya dari jajaran pimpinan dan tim Sindikasi Bank, Kementerian Keuangan, Kementerian PUPR sebagai PJKP (Penanggung Jawab Proyek Kerjasama), dan Badan Usaha,” ujarnya.

Sebuah Langkah Inovatif

Dalam satu kesempatan Basuki menyebut, preservasi jalan melalui skema KPBU merupakan inovasi dalam meningkatkan kualitas layanan jalan nasional. "Walaupun pembangunan Tol Trans Sumatera terus kita laksanakan, tetapi Jalintim tidak bisa kita kesampingkan perannya sebagai jalur logistik vital," katanya dalam kesempatan mengunjungi pengerjaan perservasi Jalintim Sumsel, Palembang, Senin 26 Januari 2021.

Pada saat itu, Basuki mengingatkan kepada pihak Adhi Karya selaku kontraktor untuk menjaga kualitas, utamanya terkait *drainase* jalan. "Jangan sampai ada genangan," tegasnya.

Preservasi Jalintim Sumsel dan Riau diharapkan mempersingkat waktu tempuh kendaraan karena jalannya bagus. Selanjutnya akan berdampak pada penurunan harga barang, peningkatan pendapatan masyarakat sekitar, serta berkurangnya polusi udara.

Jika preservasi non tol adalah langkah inovatif, maka skema KPBU sendiri adalah terobosan konkret dalam memecah kebuntuan pembiayaan infrastruktur. Menurut Basuki, KPBU memiliki keunggulan dibandingkan dengan APBN.

Keuntungan bagi swasta adalah adanya kepastian pengembalian investasi mereka dan sekaligus keuntungan adanya *availability payment* atau ketersediaan layanan. Ketersediaan layanan adalah pembayaran secara berkala oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah kepada Badan Usaha Pelaksana atas tersedianya layanan Infrastruktur yang sesuai dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian KPBU

Sementara keuntungan dari pihak pemerintah, proyeknya banyak yang mengawasi. Kalau APBN yang mengawasi hanya Kementerian PUPR. Dengan demikian, satu proyek yang sedang berjalan melalui skema KPBU akan memberikan pelayanan ke masyarakat yang lebih baik.

Pengertian KPBU diungkap dalam Perpres 38/2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Di sana, KPBU dijelaskan sebagai "kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak" (Pasal 1 Ayat 6).

Selain yang telah disebut, setidaknya ada 5 manfaat yang bisa kita dapat dengan menerapkan KPBU, yakni:

1. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dan pemenuhan penyediaan infrastruktur melalui pengerahan dana swasta.
2. Mewujudkan penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu.
3. Menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat.
4. Mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar layanan yang digunakan.
5. Memberikan kepastian pengembalian investasi badan usaha dalam penyediaan infrastruktur melalui mekanisme pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada badan usaha.

Apa yang sudah dilakukan Kementerian PUPR bersama jajarannya terkait KPBU ini kiranya menjadi wujud nyata apa yang diharapkan Basuki supaya insan PUPR berjiwa kreatif dan inovatif di tengah disrupsi digital. Di periode kedua ini, saya ingin meninggalkan organisasi PU yang kredibel, yang diisi oleh ratusan pendobrak yang amanah, dipercaya masyarakat dan Pemerintah," tuturnya dalam acara *Talkshow Millennial* bertajuk *Creativity, Innovation and Entrepreneurship* di Jakarta, Senin 2 Desember 2019.

Di era disrupsi digital, ia melanjutkan, dibutuhkan pemimpin yang mampu menjadi pendobrak, yakni yang memiliki tanggung jawab dan komitmen terutama untuk terus berinovasi. Insan PUPR yang unggul tidak cukup hanya dengan menjadi pintar namun juga harus dilengkapi *akhlakul karimah* karena seluruh pekerjaan membutuhkan kerja sama tim.

Dan KPBU hanya bisa berjalan jika semua unsur di dalamnya bisa saling bekerja sama, baik itu antar kementerian/lembaga, antar institusi swasta/badan usaha, antar kementerian/Lembaga dengan swasta/badan usaha, dan tentunya dengan masyarakat luas.



KPBU Jadi Solusi Perbaiki 37 Jembatan CH di Pulau Jawa

Jalan Pantai Utara (Pantura) adalah jalur distribusi vital. Jika salah satu ruasnya terputus, perekonomian langsung terganggu. Mengingat Pulau Jawa adalah pusat industri sekaligus menampung mayoritas jumlah penduduk Indonesia. Data Kementerian Pekerjaan Umum tahun 2014 menyebut jalur ini dilalui hingga 70.000 kendaraan tiap hari.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Sebagai contoh, pada Kamis malam, 4 Februari 2021 lalu Jembatan Rembun II A ambles. Jembatan yang merupakan bagian Pantura khususnya di ruas Jalan Batas Kabupaten Pemalang – Batas Kabupaten Pekalongan Jawa Tengah itu tidak sanggup menahan beban kendaraan berat bermuatan baja.

Jembatan sepanjang 50 m tersebut ambles di sisi utara atau jalur arah Semarang-Jakarta, tepatnya di KM SMG 113+800. Bagian tersebut patah hingga sebagian badan jembatan miring sekitar 30 derajat. Sekecil apapun kerusakan membuat arus lalu lintas dan distribusi logistik berhenti.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Diakui masyarakat sekitar keberadaan Jembatan Rembun II A sangat penting. Dikutip dari laman Kementerian PUPR, Supriyanto warga Desa Rembun Pekalongan berharap agar jembatan tersebut segera diperbaiki, "Karena saya kesehariannya melakukan aktivitas selalu melewati jalan ini. Setelah rusak jika saya melintas dari Pekalongan menuju Pemalang sempat mengalami kemacetan hingga 1,5 km."

Hal ini tidak bisa dipandang sebelah mata. Menurut Endah Sri Hartatik dalam bukunya "Dua Abad Jalan Raya Pantura: Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru," Jalan Pantura di Jawa Tengah adalah bagian paling panjang. Sejarawan sekaligus pengajar Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro Semarang itu juga menuturkan, Jalan Pantura Jawa Tengah sepanjang 465,60 km memberikan nilai ekonomi yang tinggi.

Jembatan Callender Hamilton

Jembatan Rembun II A merupakan jembatan rangka baja Callender Hamilton (CH). Menurut Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimulyono, ada sekitar 38 jembatan bertipe CH di Pulau Jawa. Tahun pembangunannya berada di rentang waktu tahun 1970 - 1980. "Untuk jembatan-jembatan tersebut akan kita programkan untuk diganti," kata Basuki saat mengunjungi Jembatan Rembun II A, Minggu, 7 Februari 2021.

Khusus Jembatan Rembun II A dibangun tahun 1977. Proses pengantiannya saat ini sudah selesai. Jembatan baru bukan lagi bertipe CH tetapi punya rangka baja dengan bentang 50 m dan lebar 9 m. Adapun Kontraktor pelaksana ditangani oleh PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk.

Di kesempatan terpisah, Kepala BBPJK Jawa Tengah - DI. Yogyakarta, Satrio Sugeng Prayitno mengatakan dalam proses perbaikan, arus lalu lintas yang melintasi Jembatan Rembun II A ditutup total. Sebagian kendaraan diarahkan ke Jembatan Rembun II B yang berada bersebelahan dengan jembatan yang ambles. Sedangkan kendaraan berat dari arah Semarang dialihkan untuk melewati jalan tol.

Mengingat peran vital jalan Pantura, semua yang terlibat dalam perbaikan jembatan bekerja secara maksimal dan optimal. Waktu kerja dilakukan selama 24 jam. Hasilnya, pada hari ke-34 jembatan sudah bisa dilalui kendaraan. Padahal perkiraan awalnya, perbaikan memakan waktu sampai 45 hari.

Seperti yang telah disinggung, Jembatan CH tidak asing untuk Indonesia. Menurut Direktur Pembangunan Jembatan Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR, Yudha Handita Pandjiriawan, jembatan yang berasal dari Inggris ini populer karena merakitnya mudah. Dengan sistem portabel, komponen jembatan cukup dirakit menggunakan baut dan besi siku. Maka kalau dilihat secara fisik, Jembatan CH tidak ada tanda pengelasan.

Ciri ini membuatnya mirip dengan Jembatan Bailey. Walau sama-sama portabel, tetapi Jembatan Bailey sifatnya sementara, sedangkan Jembatan CH permanen. Yudha juga memaparkan bahwa Jembatan CH punya satu ciri mencolok yakni hanya punya satu *bracing* yakni di bawah. Jika Jembatan baja, *bracing*-nya ada dua, di bawah dan di atas sehingga jembatan lebih kuat.

Bracing tunggal ini, lanjut Yudha, juga menjadi kelemahan Jembatan CH yang



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

membuatnya tidak sekuat jembatan baja. Selain itu, Jembatan CH juga punya kelemahan lain di bentang tariknya. Terlebih, Jembatan CH yang ada di Indonesia sudah tua dan mendesak untuk perbaikan. Apalagi, standar penentuan beban kendaraan yang boleh melintasi jembatan juga sudah mengalami perubahan.

Masalahnya, ada lebih dari 200 Jembatan CH yang tersebar di Sumatera dan Jawa. Dan semuanya memerlukan peremajaan, karena usianya berada di rentang 51-61 tahun. Belum lagi soal pembiayaan yang jumlahnya tidak sedikit. Dana APBN dipastikan tidak mencukupi. "Tidak mungkin (diperbaiki) serentak," tutur Yudha yang telah 27 tahun mengabdikan di Ditjen Bina Marga.

Langkah awal yang akan dilakukan pemerintah adalah memperbaiki Jembatan CH yang berada di Pulau Jawa. Targetnya selesai sebelum tahun 2024. Semakin cepat akan semakin baik karena meminimalisir kerugian ekonomi yang diakibatkan dari tersendatnya arus lalu lintas di area perbaikan jembatan.

Skema KPBU

Guna menyalahi kekurangan biaya dan mempercepat perbaikan Jembatan CH yang dilakukan serentak, pemerintah membuka skema kerja sama dengan badan usaha. Istimewanya adalah KPBU atau kerja sama pemerintah dengan badan usaha yang pengembalian investasinya berupa *availability payment* (AP).

Menurut Yudha, sampai awal Mei 2021 proses pelelangan yang dilakukan Ditjen Pembiayaan Infrastruktur Kementerian PUPR sampai tahap pra kualifikasi. Jika nanti ditetapkan satu pemenang investor, maka pemenang tersebut membentuk satu badan usaha pelaksana (BUP). "Bisa terdiri dari satu atau lebih perusahaan. (Tugasnya) mengganti dan/atau menduplikasi Jembatan CH dalam jangka waktu 2 tahun untuk 37 jembatan."

Pada praktiknya, jumlah jembatan yang diperbaiki 37. Karena Jembatan Rembun A sudah selesai diperbaiki. Nilai fisik 37 jembatan yang akan diperbaiki tersebut mencapai Rp1,6 triliun. "Selama 2 tahun dari awal kontrak, dia (BUP) harus buat fisiknya. Kemudian, 10 tahun harus jamin jembatan itu performanya bagus sambil kami cicil (investasi pemenang tender) pakai AP," ujar Yudha. Dengan kata lain, pemenang tender perbaikan jembatan di Pulau Jawa akan memiliki konsesi hingga 12 tahun.

Sebagai informasi, 38 Jembatan CH berada di dalam sistem jaringan jalan nasional dan jalur logistik nasional di Pulau Jawa, baik di Provinsi Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur. Total panjang jembatan tersebut mencapai 3.000 m yang tersebar di jalur pantai utara Jawa sebanyak 17 jembatan, lintas tengah 11 jembatan, lintas selatan 8 jembatan, dan jalur pantai selatan sebanyak 2 jembatan.



Alasan Jembatan CH akan DIROMBAK

- Masuk Program dari Pemerintah Pusat
- Sudah cukup berumur karena dibangun 1970-1980
- Konstruksi model lama, yakni Jembatan rangka Callender Hamilton
- Jika ada kerusakan, rawan merembet
- Lebar jembatan tak sama dengan jalan raya lagi
- Akan diganti dan/atau menduplikasi jembatan melalui skema KPBU

Skema KPBU di Pembangunan Jembatan Batam – Bintan dan Tol Akses Patimban

Kebutuhan infrastruktur tidak pernah kendor. Hal ini semakin mendorong upaya pembiayaan alternatif di luar Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Satu di antaranya adalah skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) yang penggunaannya diperluas.



Sebelumnya, KPBU sudah berhasil untuk membiayai pemeliharaan Jalan Lintas Timur Sumatera di Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Riau. Lalu yang kini pada tahap pra kualifikasi tender adalah KPBU untuk mengganti dan/atau menduplikasi Jembatan Callender Hamilton (CH) di Pulau Jawa.

Kini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengungkapkan skema KPBU akan dipakai untuk membiayai sebagian pembangunan jembatan Batam – Bintan di Kepulauan Riau dan Jalan Tol Akses Patimban. Menurut Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, pembiayaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPBU memiliki keunggulan dibandingkan dengan APBN.

“Dengan KPBU, pihak swasta memiliki kepastian pengembalian (investasi) plus keuntungan. Sementara keuntungan pemerintah proyeknya banyak yang mengawasi, sehingga tercipta tertib administrasi dan tertib teknis untuk melayani masyarakat lebih baik,” ujar Basuki di Jakarta, Sabtu 24 April 2021.

Belum lama ini, Kementerian PUPR mengadakan penajakan minat pasar (*market sounding*) untuk kedua

proyek tersebut. Menurut Basuki, dalam perjalanan waktu ada beberapa perubahan dalam penyiapan kedua proyek. Harapannya, lebih menarik banyak investor untuk merapat.

Salah satu perubahan, skema KPBU untuk Jalan Tol Akses Patimban sebelumnya *unsolicited* (prakarsa Badan Usaha) menjadi *solicited*. “Kementerian PUPR bersama Kementerian Perhubungan mendapatkan *loan* untuk pembangunan Jalan Tol Akses Patimban, sehingga sifat proyeknya menjadi *solicited* atau prakarsa Pemerintah,” ujar Basuki dalam sambutannya di acara *Market Sounding* Proyek KPBU Jalan Tol Akses Patimban dan Jembatan Batam – Bintan di Jakarta, Kamis, 6 Mei 2021.

Pada kegiatan yang diselenggarakan secara tatap muka terbatas dan daring itu, Basuki berharap tidak lama lagi proses lelang segera berlangsung. Sehingga konstruksi fisik proyek Jalan Tol Akses Patimban bisa dimulai pada tahun 2022. Menurutnya, proyek ini penting supaya Pelabuhan Patimban bisa segera dimanfaatkan secara maksimal. “Jalan ini juga akan menjadi bagian rencana pengembangan kawasan di Provinsi Jawa Barat ke depan,” tambahnya.

Rencananya Jalan Tol Akses Patimban ini akan memiliki total panjang 37,05 km dengan nilai investasi sebesar Rp4,32 triliun serta dukungan Pemerintah sebesar Rp4,17 triliun.

Basuki juga menyinggung pembangunan Jembatan Batam-Bintan. Menurutnya, proyek ini dilakukan dalam rangka mempersiapkan pengembangan kawasan di dua wilayah tersebut, sehingga tidak hanya menjadi kawasan industri tetapi juga kawasan wisata.

“Saya berharap para investor dapat ikut berpartisipasi di dalam pembangunan jembatan ini sehingga kawasan Batam dan Bintan dapat menjadi kawasan yang lebih potensial untuk ekonomi dan pariwisata,” ujarnya yang dihadiri 130 peserta secara daring.



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Jembatan Batam-Bintan merupakan jembatan khusus yang memiliki dua tujuan, yaitu Batam-Tanjung Sauh dan Tanjung Sauh-Bintan. Pemerintah akan membiayai pembangunan Jembatan Batam-Tanjung Sauh, sedangkan Tanjung Sauh-Bintan akan dibangun oleh investor melalui skema KPBU.

Mulanya, desain jembatan ini dibuat oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau pada Tahun 2005. Desain diperbarui tahun 2010 karena mengadopsi jalan berbayar. Menurut Direktur Pembangunan Jembatan Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR Yudha Handita Pandjiriawan, karena berbentuk jembatan tol jembatan yang awalnya selebar 28 m, kini disesuaikan menjadi 33 m. Jembatan juga direncanakan memiliki kecepatan hingga 80 km per jam.

Jembatan Batam-Bintan dirancang memiliki *vertical clearance* yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, untuk Batam-Tanjung Sauh tingginya 27 m dan Tanjung Sauh-Batam setinggi 40 m. Penetapan *vertical clearance* tersebut yang menyebabkan perubahan nilai investasi dari Rp 8,78 triliun menjadi Rp 18,10 triliun.

Jembatan yang memiliki total panjang 14,763 km itu, didesain dengan satu *on/off ramp* yang berlokasi di Pulau Tanjung Sauh. Rencananya, konstruksi jembatan akan dilakukan pada Tahun 2022 mendatang dan bisa beroperasi 3 tahun setelahnya. Hingga kini, status proyek jembatan tersebut sudah memasuki *finalisasi business case* (FBC) dan *basic design* (desain dasar).

Pada kesempatan yang sama, Menteri Investasi Bahlil Lahadalia dalam sambutannya secara daring menyambut baik *market sounding* ini. "Saya yakin iklim investasi Indonesia akan semakin baik, penciptaan lapangan pekerjaan akan semakin terbuka, pertumbuhan ekonomi nasional semakin meningkat dan yang terpenting meningkatkan pendapatan negara agar APBN bisa tersalur lebih banyak lagi kepada Kementerian PUPR untuk bisa membangun infrastruktur dari Aceh sampai Papua," ujarnya.

Perlu Kerja Kolaboratif

Di kesempatan terpisah, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Pembangunan Nasional (PPN/ Bappenas), Suharso Monoarfa, berharap Pemerintah Daerah sudah bisa bergerak. Dilansir dari Antara, Sabtu 24 April 2021, ia minta supaya pembebasan lahan harusnya sudah mulai bisa dikerjakan oleh Pemda Kepri. Sehingga di saat pembangunan dimulai maka prosesnya bisa berjalan dengan lancar dan selesai tepat waktu.

Dikutip dari CNBC Indonesia, 4 Mei 2021, rencana pembangunan proyek jembatan ini masuk dalam pembahasan pertemuan tahunan antara Indonesia dan Singapura bertajuk *the 13th Co-chairs Meeting Working Group on Batam-Bintan Karimun and Other Special Economic Zones in Indonesia (Working Group on BBK and Other SEZs)*.

Working Group on BBK and Other SEZs adalah salah satu dari enam *working group* yang menjadi tulang punggung kerja sama ekonomi Indonesia dan Singapura. Lima *working group* lainnya, yaitu: *Working Group on Investment*; *Working Group on Manpower*; *Working Group on Transport*; *Working Group on Agribusiness*; dan *Working Group on Tourism*.

Deputi Bidang Koordinasi Pengembangan Wilayah dan Tata Ruang Wahyu Utomo dengan *Chairman Singapore Economic Development Board* (EDB) sebagai *Co-chairs Working Group on BBK and Other SEZs* Beh Swan Gin dalam pertemuan virtual tersebut membahas beberapa agenda penting dalam pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam-Bintan-Karimun (BBK) dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia, yaitu: (1) perkembangan umum KPBPB BBK; (2) pengembangan KEK di Indonesia; (3) pengembangan industri digital antara Singapura-BBK; dan (4) peningkatan Lingkungan Logistik BBK-Singapura.

Sebelumnya, Jembatan Batam – Bintan juga masuk dalam agenda pertemuan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian RI dengan Perdana Menteri Singapura pada tanggal 10 Maret 2021 serta dengan Menteri Luar Negeri Singapura pada 26 Maret 2021.

"Saya berharap Indonesia dapat terus bekerja sama dengan Pemerintah Singapura terutama memperdalam kerja sama ekonomi antara kedua negara dan mengatasi tantangan ekonomi yang disebabkan oleh pandemi Covid-19 yang sedang berlangsung," ujar Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Airlangga Hartarto pada dalam pernyataannya, Selasa, 4 Mei 2021.

Maka ia pun berharap ada dari pihak Singapura yang masuk dalam pembiayaan Jembatan Batam – Bintan yang sebagian pembiayaannya menggunakan KPBU. Proyek ini mempunyai arti penting bagi kedua negara yang sama-sama ingin membangun ekosistem logistik yang baik antara Singapura dan BBK.

Apalagi Jembatan Batam – Bintan akan mendukung rencana pembangunan pelabuhan peti kemas di Tanjung Sauh dan *shelter-shelter* di Pulau Bintan, sehingga juga dapat memacu pertumbuhan ekonomi wilayah serta meningkatkan konektivitas di wilayah Kepulauan Riau. Waktu tempuh dan biaya transportasi orang dan barang juga bisa dipangkas dengan signifikan.



Perkuat dan Perluas Padat Karya Tunai Guna Tingkatkan Kesejahteraan Rakyat

Perekonomian Indonesia masih tertetap di tengah pandemi Covid-19 yang sepenuhnya belum dapat dikontrol. Pemerintah tidak tinggal diam, karena golongan masyarakat berpendapatan rendah kesulitan dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Salah satu solusi yang tengah digalakkan adalah melalui program Padat Karya Tunai (PKT).



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Gambaran perekonomian kita bisa dilihat dari data Badan Pusat Statistik (BPS). Kepala BPS Suharyanto mengatakan bahwa pandemi Covid-19 membuat 2,56 juta penduduk usia kerja dari total 29,12 juta orang menjadi pengangguran. Dari jumlah itu, 760 ribu penduduk menjadi bukan angkatan kerja, serta 1,77 juta penduduk sementara tidak bekerja. "Dan paling banyak, sebanyak 24,03 juta penduduk bekerja dengan pengurangan jam kerja," katanya dalam konferensi pers daring, Senin, 15 Januari 2021.

Adapun persentase penduduk miskin pada September 2020 sebesar 10,19 persen, meningkat 0,41 persen poin terhadap Maret 2020 dan meningkat 0,97 persen poin terhadap September 2019. Jumlah penduduk miskin pada September 2020 sebesar 27,55 juta orang, meningkat 1,13 juta orang terhadap Maret 2020 dan meningkat 2,76 juta orang terhadap September 2019.

Memasuki tahun 2021, kondisinya belum berubah signifikan. Dalam konferensi pers daring, Minggu, 7 Februari 2021, Direktur Eksekutif *Institute for Development of Economics and Finance* (Indef) Tauhid Ahmad memperkirakan ekonomi Indonesia pada kuartal I/2021 masih akan mengalami kontraksi sebesar -1 persen jika dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu.

Hal utama yang membuat beratnya perputaran roda ekonomi karena jumlah kasus positif Corona di Indonesia tergolong masih tinggi. Data dari Satuan Tugas Penanganan Covid-19, pada Rabu, 5 Mei 2021 kasus mereka yang terinfeksi SARS COV-2 bertambah 5.285 orang. Sehingga Total kasus positif menjadi 1.691.658, sembuh 1.547.092, dan meninggal 46.349 kasus. Jumlah kasus aktif tercatat 98.217 kasus, spesimen diperiksa mencapai 79.318, dan suspek yang diamati sebanyak 76.660. Sehari sebelumnya, tercatat total sebanyak 1.686.373 kasus positif SARS COV-2, lalu 1.541.149 pasien sembuh, dan 46.137 kasus meninggal dunia.

Sebagai upaya dalam memulihkan perekonomian nasional, Presiden RI Joko Widodo meminta pemerintah pusat dan daerah memperbanyak program PKT. Tujuannya untuk memperkuat daya beli dan meningkatkan konsumsi masyarakat.

Presiden mengingatkan, belanja pemerintah baik pemerintah pusat melalui APBN maupun pemerintah daerah dengan APBD menjadi satu-satunya penggerak perekonomian masyarakat sekarang ini. "Masyarakat di bawah harus diberikan penghasilan yang seluas-luasnya, diberikan pekerjaan yang seluas-luasnya," ujar Presiden saat membuka Munas VI Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (Apeksi) Tahun 2021, Kamis, 11 Februari 2021.

Permintaan Presiden ini kembali dilontarkan saat Rapat Terbatas mengenai Percepatan Program Padat Karya Tunai, Selasa, 7 April 2021. Melalui konferensi video dari Istana Merdeka Jakarta, Presiden mengatakan

bahwa untuk menjaga daya beli masyarakat di perdesaan, Pemerintah melakukan dua cara yang bergerak simultan yakni penyaluran program perlindungan sosial dan mempercepat pelaksanaan PKT.

Untuk mempercepat PKT, Presiden minta kepada seluruh Menteri, Kepala Lembaga, dan Kepala Daerah untuk memperbanyak program-program yang sifatnya PKT. "Memperbanyak program-program padat karya tunai adalah menjadi kewajiban semua Kementerian, Lembaga, dan Daerah. Kalau biasanya mungkin hanya membuat 10, ya sekarang ini harus membuat 50, paling enggak 5 kali (lipat). Kalau hanya normal-normal saja ya enggak akan ada tendangannya," kata Presiden.

Untuk di pemerintah pusat, Presiden telah memutuskan untuk melakukan program PKT secara besar-besaran di semua kementerian yang ada. Sebagian besar anggaran digeser untuk menyukseskan program ini. Salah satu kementerian yang mendapat alokasi terbesar untuk program PKT adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

Pada kesempatan rapat kerja bersama Komisi V DPR RI di Jakarta, Rabu, 17 Maret 2021, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menuturkan bahwa kementeriannya memperoleh Pagu Anggaran Tahun 2021 sebesar Rp149,81 triliun. Berdasarkan Surat Menteri Keuangan nomor S-30/MK.02/2021 dilakukan *refocusing* menjadi Rp131,82 triliun. Selanjutnya terdapat penambahan anggaran dari percepatan penarikan Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN) dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) sebesar Rp 3,08 triliun, sehingga pagu DIPA Kementerian PUPR menjadi Rp134,89 triliun.

Refocusing program TA 2021 salah satunya digunakan untuk program PKT, yakni dari semula Rp12,18 triliun menjadi Rp23,24 triliun. "Terdapat 20 kegiatan yang diharapkan dapat menyerap 1,23 juta tenaga kerja untuk mempercepat pemulihan ekonomi, sehingga akan memberikan kontribusi pada program Pemulihan Ekonomi Nasional pasca Pandemi COVID-19," kata Basuki.

Pelaksanaan kegiatan PKT TA 2021 meliputi bidang Sumber Daya Air sebesar Rp7,15 triliun dengan target menyerap 386.159 tenaga kerja, Bidang Jalan dan Jembatan senilai Rp6,69 triliun dengan perkiraan serapan tenaga kerja sebanyak 273.603 orang, Bidang Permukiman disalurkan melalui 6 kegiatan senilai Rp5,29 triliun akan menyerap 194.471 tenaga kerja, dan Bidang Perumahan senilai Rp4,11 triliun dengan target menyerap 378.460 tenaga kerja.

Kementerian PUPR, Basuki melanjutkan, juga mengusulkan perluasan program ini untuk perbaikan tanggul, normalisasi dan pemeliharaan sungai; revitalisasi drainase, perbaikan lereng dan jembatan, bronjong, dan perkerasan bahu; program Penyediaan Air Minum dan Sanitasi (Pamsimas) atau SPAM perdesaan dan sanitasi perdesaan; serta pembangunan rumah khusus dan Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS). Total



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

anggaran yang dibutuhkan Rp2,50 triliun dan saat ini sedang dibahas bersama Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan.

“Selain untuk mempercepat pemulihan ekonomi dan meningkatkan daya beli masyarakat, PKT juga bertujuan mendistribusikan dana hingga ke desa/ pelosok. Pola pelaksanaan PKT nanti juga harus memperhatikan protokol *physical and social distancing* untuk pencegahan penyebaran Covid-19,” ujar Basuki.

PKT Bina Marga

Program PKT yang ada di Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR tidak mengalami *refocusing* anggaran, yakni Rp6,69 triliun. Pagu anggaran tersebut ditargetkan dapat menyerap tenaga kerja hingga 274.137 orang. “Tercatat hingga saat ini realisasi padat karya yang sudah dilaksanakan sebesar 0,55 triliun dengan penyerapan tenaga kerja sebesar 109.047 orang,” kata Direktur Jenderal Bina Marga Hedy Rahadian dalam Rapat Dengar Pendapat (RDP) Komisi V DPR RI, Selasa, 30 Maret 2021.

Hedy menyampaikan program PKT 2021 terbagi pada lima jenis pekerjaan, yakni padat karya rutin jalan, padat karya rutin jembatan, padat karya revitalisasi drainase, tambahan padat karya kontraktual, dan padat karya jalan tol.



Anggaran PKT terbesar ada di program tambahan padat karya kontraktual senilai Rp2,79 triliun. Sementara itu, penyerapan tenaga kerja terbesar ada di program padat karya jalan tol mencapai 172.167 tenaga kerja. Hingga akhir Maret 2021, program tersebut telah menyerap tenaga kerja paling banyak dibandingkan program lainnya atau mencapai 48.865 orang.

Namun, penyerapan oleh program revitalisasi drainase memiliki presentasi terbesar yakni 67,53 persen dari target atau sebanyak 40.487 orang. Adapun, realisasi penyerapan anggaran program tersebut pada kuartal I/2021 mencapai 23,39 persen atau senilai Rp329,61 miliar.

“Progres di padat karya ini cukup tinggi yaitu sekitar 23 persen (untuk pagu anggaran program revitalisasi drainase dan serapan tenaga kerja jalan tol). Jadi, yang (membuat realisasi kedua program tersebut) tinggi karena skema waktunya,” ucap Hedy.

Ditjen Bina Marga juga akan memfokuskan program PKT di daerah padat penduduk. Oleh karena itu, penyelenggaraan program PKT di Pulau Jawa dan Bali akan mendominasi atau menyerap anggaran sekitar Rp3 triliun dengan target serapan tenaga kerja sekitar 191.000 orang.

Mitigasi Jadi Kunci dalam Menangani Setiap Bencana

*Tinggal aku sendiri terpaksa menatap langit
Barangkali di sana ada jawabnya
Mengapa di tanahku terjadi bencana
Mungkin Tuhan mulai bosan melihat tingkah kita
Yang selalu salah dan bangga dengan dosa-dosa
Atau alam mulai enggan bersahabat dengan kita
Coba kita bertanya pada rumput yang bergoyang.*

Lirik lagu 'Berita Kepada Kawan' yang dinyanyikan Ebiyet G Ade terasa mengiris nurani. Tiap kali bencana melanda Ibu Pertiwi, untain kata yang kali pertama rilis di tahun 1979 itu hangat menemani. Memberikan ketenangan sekaligus mengukir harapan bahwa hari esok ada aksi nyata untuk Indonesia lebih baik.

Bencana memang dekat dengan negara kita. Dosen Universitas Hasanuddin (Unhas), Adi Maulana menyatakan Indonesia merupakan negara dengan potensi bencana alam yang sangat besar. Hal tersebut merupakan konsekuensi dari proses terbentuknya kepulauan Indonesia.

"Indonesia menjadi sebuah negara dengan potensi bencana alam, terutama bencana tektonik geologi, hingga hidrometeorologi itu yang sangat besar sekali," ujar Adi dalam webinar 'Bencana di Negeri Cincin Api' yang diselenggarakan Akademi Ilmuwan Muda Indonesia (ALMI), Rabu, 10 Februari 2021.

Adi menuturkan kepulauan Indonesia terbentuk dari proses evolusi yang sangat panjang, yakni akibat pergerakan tektonik. Pergerakan tersebut membentuk konfigurasi kepulauan Indonesia. Namun, pergerakan tektonik ini tidak berhenti, terus bergerak saling bersinggungan, menjauh, atau mendekat. "Inilah yang kemudian menjadikan gempa, terjadinya gunung api, kemudian terjadinya tsunami, tanah longsor, pegunungan, cekungan, atau dataran tinggi," ujarnya.

Presiden Joko Widodo menyadari kondisi Indonesia yang rawan bencana. Bahkan, dia mengakui bahwa negara kita menduduki ranking tertinggi sebagai negara rawan bencana. "Saya ingin mengingatkan kita semua bahwa negara kita, Indonesia adalah negara yang rawan terhadap bencana. Masuk 35 paling rawan risiko bencana di dunia," kata Presiden saat memberikan pengarahannya dalam pembukaan Rapat Koordinasi Nasional Penanggulangan Bencana tahun 2021 di Istana Negara, Rabu, 3 Maret 2021.

Pernyataan Presiden tersebut diperkuat data dari Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB). Kepala BNPB Doni Monardo mencatat, sepanjang tahun 2020 telah terjadi 2.925 kejadian bencana alam yang terhitung sejak Rabu, 1 Januari 2020 hingga Selasa, 28 Desember 2020. Artinya, dalam sehari setidaknya ada 7 kali bencana alam terjadi di Indonesia.

"Dari jumlah kejadian bencana tersebut, bencana hidrometeorologi seperti banjir, banjir bandang, tanah longsor, angin puting beliung masih dominan pada tahun ini," ungkap Doni Monardo dalam Webinar: 'Kaleidoskop Kebencanaan 2020 dan Prediksi Fenomena Serta Potensi Bencana Tahun 2021' secara daring di Jakarta, Selasa, 28 Desember 2020.

Untuk itu, Presiden mengingatkan jajarannya untuk berhati-hati terkait hal ini. "Saya melihat kunci utama dalam mengurangi risiko terletak pada aspek pencegahan dan mitigasi bencana yang selalu saya sampaikan berulang. Pencegahan, jangan terlambat," tegasnya.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sepakat dengan arahan Presiden. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono dalam banyak kesempatan selalu mendorong insan PUPR untuk tanggap bencana. Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian PUPR berperan dalam masalah infrastruktur. Dalam pelaksanaan mitigasi dan pengurangan risiko bencana penerapan teknologi sangat penting seperti beberapa teknologi yang sudah dikembangkan Kementerian PUPR.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Seperti bendungan pengendali banjir, sabo dam, jembatan bailey dan rumah tahan gempa,” kata Basuki dalam kesempatan Rapat Koordinasi Nasional (Rakornas) Penanggulangan Bencana 2020 di Sentul, Senin, 3 Februari 2020.

Kementerian PUPR turut berperan dalam upaya pengurangan risiko bencana melalui beberapa strategi yang diterapkan. Pada tahap perencanaan, dilakukan dengan memperhitungkan risiko bencana dalam perencanaan, pemrograman, penganggaran, pembangunan secara efektif dan terpadu. Serta menerapkan sertifikasi desain yang rekomendasinya dikeluarkan oleh Komite yang anggotanya berasal dari gabungan profesional dan pemerintah agar dihasilkan desain infrastruktur yang benar, sesuai dengan standar dan memenuhi kriteria perencanaan.

Selanjutnya pada tahap pembangunan, dilakukan dengan menerapkan standar pengawasan yang ketat dan menerapkan sertifikasi operasi agar infrastruktur dimanfaatkan dengan tepat sesuai dengan perencanaan. Kemudian pada tahap pengelolaan, dilakukan dengan pemeliharaan dan pengoperasian yang memadai agar infrastruktur dapat berfungsi secara optimal.

Kementerian PUPR juga membentuk Satuan Tugas (Satgas) Penanggulangan Bencana sesuai dengan Keputusan Menteri PUPR No. 1176/KPTS/M/2019. Pada pelaksanaannya, Satgas ini bertanggungjawab dalam penanganan dampak bencana antara lain menjaga konektivitas jaringan jalan dan jembatan, menyediakan

fasilitas air bersih/air minum, sanitasi dan hunian sementara, relokasi korban terdampak dan berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk memastikan penanganan kerusakan infrastruktur PUPR.

Menurut Staf Ahli Bidang Keterpaduan Pembangunan Achmad Gani Ghazaly Akman, Kementerian PUPR secara internal mengembangkan instrumen kelembagaan dalam bentuk peraturan menteri terkait infrastruktur tahan gempa untuk implementasi yang lebih teknis pada pemerintah pusat dan daerah.

“Kebijakan pembangunan infrastruktur tahan gempa menjadi isu penting yang harus diperhatikan terhadap infrastruktur yang sedang dibangun pada kawasan dengan potensi kegempaan,” katanya di satu kesempatan di Jakarta, Kamis, 4 Maret 2021.

Sampai saat ini sedikitnya ada 3.406 unit infrastruktur tahan gempa di wilayah yang memang rawan. Hal ini akan terus dikembangkan, mengingat instrumen kebijakan infrastruktur tahan gempa harus bersifat holistik, mengatur setiap tahapan dan komponen pembangunan infrastruktur seperti ketentuan terkait bahan dan struktur.

Kementerian PUPR, Achmad menambahkan, juga mengimplementasikan pengurangan risiko bencana, serta berperan aktif dalam siklus penanggulangan bencana. Kesiapan yang dilakukan dimulai dari mitigasi, yaitu analisis risiko sampai dengan kebijakan, dan sumber daya tanggap darurat, serta rehabilitasi dan rekonstruksi.

Langkah Konkret

Mengawali tahun 2021, ada beberapa bencana alam melanda Tanah Air. Mulai dari gempa dan longsor di Sulawesi Barat, longsor Jalan Tol Cipali, banjir di Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat. Kementerian PUPR langsung ambil peran untuk menangani bencana tersebut.

Saat gempa berkekuatan 6,2 magnitudo mengguncang Sulawesi Barat pada Jumat, 15 Januari 2021, ada 73 titik longsor. Langkah pertama penanganan adalah membersihkan longsor supaya akses bantuan dari banyak kementerian/instansi dapat dilakukan. Oleh karena itu, Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR mengerahkan lebih dari 30 alat berat, terdiri dari *grader*, *dump truck*, dan *excavator*.

“Kita mengerahkan seluruh alat berat untuk membersihkan badan jalan dari longsor agar jalur logistik dari Makassar ke Mamuju maupun Palu ke Mamuju tetap terbuka. Selain itu juga untuk membuka akses ke daerah-daerah terisolir yang terputus akibat gempa,” tutur Thomas Setiabudi Aden, Direktur Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II Ditjen Bina Marga sekaligus Ketua Satgas Pelaksana Penanggulangan Bencana Pasca Gempa Bumi Sulawesi Barat, 19 Januari 2021.

Untuk ruas jalan nasional yang terdampak langsung ada dua, yaitu dari Kabupaten Mamuju ke Batas Kabupaten Majene dan juga Batas Kabupaten Majene ke Tameroddo, Majene. Peta longsor untuk jalan nasional ada 73 titik longsor, terdiri dari 4 longsor besar baik longsor batu maupun tanah yang menutup seluruh badan jalan. Juga terdapat 25 jembatan yang mengalami kerusakan akibat gempa.

Tidak lama, pada 8 Februari 2021 kita hadapkan kejadian longsor di KM 122 Tol Cipali, Jawa Barat. Walau tidak memakan korban jiwa, tetapi kejadian ini merugikan perekonomian nasional mengingat jalan tol ini merupakan bagian dari sistem jalan tol Trans Jawa. Salah satu urat nadi utama distribusi logistik Indonesia. Sejak diresmikan pada 13 Juni 2015 lalu, jalan tol Cipali terbukti memangkas rute Cikampek - Palimanan hingga 40 km dibanding melewati jalur arteri Pantura.

Langkah penanganan langsung dilakukan. Menurut Direktur Jenderal Bina Marga Hedy Rahadian, sebagai langkah awal pihaknya memasang *sheet pile* di sisi median untuk proteksi lajur A (dari arah Jakarta menuju arah Semarang) dan mencegah potensi gerakan di lokasi *sliding*.

“Untuk mengurangi beban lalu lintas, kami akan bangun 2 lajur sementara di median sepanjang 200 m dari KM 122+300 hingga KM 122+500 dengan waktu pengerjaan 10 hari,” papar Hedy dalam keterangannya pada Selasa, 9 Februari 2021.

Selama proses perbaikan, pengelola jalan tol menerapkan *contraflow* sepanjang 1 km. Namun, pengelola mampu

meyesaikannya lebih cepat dari target 10 hari, sehingga jalur sudah dibuka. Bahkan kondisi saat ini, arus lalu lintas sudah kembali normal.

Berikutnya, Kementerian PUPR kembali dihadapkan pada bencana banjir di 3 provinsi yang jangka waktunya hampir bersamaan. Kalimantan Selatan dilanda banjir besar pada 12-13 Januari 2021 yang berdampak pada kerusakan 22 jembatan, 107 tempat ibadah, 75 sekolah dan merendam jalan raya sepanjang 18.294 m. Lahan pertanian seluas 46,235 ha juga gagal panen akibat banjir berhari-hari.

Warga terdampak banjir tersebar di 11 kabupaten/kota di Kalsel. Kesebelas daerah itu ialah: Hulu Sungai Tengah; Banjar; Tanah Laut; Barito Kuala; Balangan; Tabalong; Banjarbaru; Tapin; Hulu Sungai Selatan; Banjarmasin; dan Hulu Sungai Utara. Sementara jumlah warga terdampak banjir yang terbanyak berada di Kabupaten Banjar (190.929 jiwa); Kota Banjarmasin (100.722 jiwa), dan Hulu Sungai Tengah (77.567 jiwa).

Ditjen Bina Marga kembali mengambil peran untuk menormalkan konektivitas di Kalimantan Selatan yang putus. Ada dua jembatan besar yang terputus, pertama Jembatan Sungai Salim yang berada di perbatasan Kecamatan Astambul-Mataraman, Kabupaten Banjar. Jembatan ini merupakan akses utama lalu lintas jalan nasional penghubung antara Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur.

Kedua, Jembatan Tabunio II dengan panjang bentang 16,8 m yang berada di Kecamatan Takisung, Tanah Laut. Jembatan ini merupakan infrastruktur penting jalan nasional yang menghubungkan Lintas Selatan Kalsel (Sp Liang Anggang-Pelaihari-Batu Licin).

Kepala BPJN Kalimantan Selatan Ditjen Bina Marga, Syaui Kamal, mengatakan bahwa pihaknya langsung mengerahkan sumber daya untuk membangun jembatan sementara (*detour*) di kedua jembatan terdampak itu. Jembatan *detour* dibangun di sisi jembatan utama, sehingga saat melakukan konstruksi jembatan permanen pada Jembatan Tabunio II dan Jembatan Sungai Salim, arus lalu lintas dialihkan ke jembatan *detour*.

Kini pembangunan sudah selesai. Jembatan *detour* Sungai Salim sudah selesai pada Kamis, 11 Februari 2021. Sementara jembatan *detour* Tabunio II selesai pada Minggu, 14 Februari 2021. “Keduanya sudah bisa dilalui oleh kendaraan. Namun perlu diperhatikan, kendaraan yang boleh melewati jembatan *detour* Sungai Salim beban maksimalnya 10 ton, sementara untuk jembatan *detour* Tabunio II bebannya dibawah 30 ton,” terang Kamal pada Rabu, 17 Februari 2021.

Sembari melakukan pembangunan Jembatan Sungai Salim dan Jembatan Tabunio II secara permanen, Indonesia kembali diuji dengan banjir bandang di Nusa Tenggara Barat (NTB) pada Jumat 2 April 2021 dan di



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Nusa Tenggara Timur (NTT) pada Minggu 4 April 2021. Kedua bencana ini sebagai akibat dari curah hujan yang tinggi dan siklon tropis seroja.

Wilayah NTB yang tergenang banjir adalah Kabupaten Bima dan Kabupaten Dompu, mengakibatkan sejumlah bendung rusak, di antaranya Bendung Parado, Bendung Ompu, Bendung Ncangkai dan Bendung Ompu Java. Sembilan titik jalan nasional sepanjang 2.150 m terendam banjir. Di samping itu terdapat enam jembatan rusak.

Penanganan tanggap darurat dilakukan dengan mobilisasi 6 mobil tangki air, pembersihan sedimentasi dan material bawaan banjir pada jalan dan jembatan serta inventarisasi kerusakan. Sementara penanganan tindak lanjut dengan normalisasi dan perkuatan tebing sungai yang rusak.

Sedangkan banjir di NTT melanda Kabupaten Malaka, Timor Tengah Selatan, Timor Tengah Utara, Sumba Timur, Flores Timur dan Lembata. Selain menggenangi permukiman, banjir ini juga menyebabkan kerusakan sejumlah infrastruktur sumber daya air, jalan dan putusnya jembatan.

Untuk mempercepat upaya tanggap darurat Kementerian PUPR memobilisasi alat berat ke Kabupaten Flores Timur berupa 2 unit *excavator*, 1 unit *mini excavator*, 5 *dump truck*, 1 unit *loader*, 1 unit *grader*, 1 unit *water tank* dan 2 unit *vibratory roller*. Sementara pengiriman alat berat ke Kabupaten Lembata berupa 3 unit *excavator*, 1 unit *loader*, 15 unit *dump truck* dan 1 unit *motor grader*. Di samping itu, untuk distribusi kebutuhan dasar seperti air bersih dan sanitasi Kementerian PUPR juga mengirimkan bantuan yang meliputi tangki air, hidran umum, *mobile toilet* dan tenda darurat.

Ke depan, penanganan bencana ini mengarah pada relokasi warga. "Relokasi perlu dilakukan karena lokasi

permukiman warga terdampak bencana saat ini berada di jalur debris aliran sungai yang sudah dipenuhi bebatuan, sehingga risikonya sangat tinggi jika kembali tinggal di sana," kata Widiarto Ketua Satgas Penanganan Bencana Kementerian PUPR di NTB dan NTT dalam keterangan resminya di Jakarta, Minggu 11 April 2021.

Perkuat Infrastruktur Hijau

Keterlibatan Kementerian PUPR dalam penanganan bencana di Indonesia cukup banyak mendapat apresiasi. Terlebih perannya sangat menonjol di saat pasca bencana. Namun, menurut Direktur Eksekutif Pusat Studi Perkotaan Nirwono Joga, kementerian teknis ini justru memiliki peran lebih besar dan penting dalam mencegah, mengantisipasi, dan memitigasi bencana.

Dalam opininya di Investor.id, Sabtu, 6 Maret 2021, Kementerian PUPR dinilainya memiliki lahan luas yang menjadi area pekerjaan infrastruktur ke-PUPR-an yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, dari Miangas ke Pulau Rote. Wilayah kerja ini dibangun dengan semangat pembangunan infrastruktur hijau sebagaimana digariskan oleh Menteri PUPR, Basuki Hadimuljo.

Menurut Basuki, pembangunan infrastruktur tidak hanya bertujuan mendukung pertumbuhan ekonomi namun juga memperhatikan kelestarian lingkungan dan berkelanjutan. Upaya tersebut dilakukan dengan mengembangkan konsep infrastruktur hijau yang mencakup sistem alamiah dan solusi teknis, dimana sejak tahap perancangan, pembangunan, pengoperasian, hingga tahap pemeliharaan dalam upaya perlindungan dan penghematan penggunaan sumber daya alam.

Langkah konkret, sederhana tetapi memiliki dampak besar, menurut Joga, adalah semakin menggalakkan penanaman pohon di lokasi pembangunan infrastruktur. Kementerian PUPR bersama mitra kerjanya bersinergi melakukan penghijauan di area pembangunan jalan, jembatan, bendungan, perumahan, permukiman, daerah pariwisata, daerah perbatasan negara, dan lain sebagainya.

Pohon yang ditanam sebaiknya dari pohon lokal. Pemilihan pohon khas lokal masing-masing wilayah (pulau, provinsi, kota/kabupaten) akan memberikan identitas daerah dan memperkuat jati diri bangsa. Mulai pohon cempaka (*Magnolia champaca*) di Aceh, kemenyan Sumatera (*Styrax benzoin*) di Sumatera, damar (*Agathis dammara*) di Lampung, asam jawa (*Tamarindus indica*) di Jawa, kayu besi/ulin (*Eusideroxylon zwageri*) di Kalimantan, kayu putih (*Melaleuca leucadendra*) dan melinjo (*Gnetum gnemon*) di Ambon.

Mungkin bencana tidak akan bisa kita hindari sepenuhnya di Negeri Kita Tercinta ini. Namun, kesigapan dalam mitigasi bencana akan membuat dampak kerusakan dan kehilangan nyawa bisa kita minimalisir.

**JANGAN
POLAAHANGI**



Ini 2 Lokasi Awal Pembangunan IKN Baru

Lokasi awal pembangunan ibu kota negara (IKN) baru telah ditetapkan pemerintah di dua lokasi. Namun, peletakan batu pertama atau *groundbreaking* menunggu pengesahan Undang-Undang IKN.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Kepastian tersebut disampaikan setelah Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR, Hedy Rahadian melakukan peninjauan ke lokasi titik awal yang berpotensi pembangunan IKN di Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur.

“Tadi sudah cek rencana lokasi *groundbreaking* IKN. Pertama di pertemuan Jalan Tol Lingkar Kawasan Inti dan jalan provinsi. Yang kedua di titik sekitar Istana Negara. Sedang dialami kira-kira mana yang cocok,” ujar Hedy saat ditemui usai kunjungan lapangan, Kamis, 21 April 2021.

Menurut Hedy, pembangunan jaringan jalan akan dimulai setelah acara seremoni *groundbreaking*. Dananya sendiri berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Lalu selanjutnya dibentuk badan otorita sehingga biaya akan menggunakan dana dari investor.



Pembangunan jaringan jalan dilakukan secara bertahap. Untuk tahap pertama, yang dibangun adalah jalan kerja Lingkar Kawasan Inti dan jalan kerja Pelabuhan ITCI ke kawasan inti untuk logistik konstruksi, mobilisasi alat dan material. Saat ini masih dalam tahap *Detail Engineering Design* (DED). (gir)

PENCANANGAN PEMBANGUNAN ZONA INTEGRITAS (ZI)
MENUJU WILAYAH BEBAS DARI KORUPSI (WBK) DAN
WILAYAH BIROKRASI BERSIH DAN MELAYANI (WBBM)
DI DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA



Kementerian PUPR Bangun Zona Integritas di 12 Unit Kerja Ditjen Bina Marga



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun Zona Integritas (ZI) menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK)/Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) di 12 unit kerja Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono pada tahun 2021 menargetkan total ada 50 unit kerja di lingkungan Kementerian PUPR berpredikat WBK/WBBM. Menurutnya ZI sangat penting untuk membangun budaya antikorupsi.

"Pencegahan korupsi tidak cukup dengan membangun sistemnya dan menangkap pelakunya, tetapi dibutuhkan akhlak dan perilaku yang baik dari diri kita masing-masing. Sebab pelaku korupsi bukan orang yang tidak tahu hukum, tetapi tidak punya etika *akhlakul karimah*," kata Basuki saat memberikan sambutan, Jumat, 16 April 2021.

Di kesempatan yang sama, Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian mengatakan, pembangunan ZI ini merupakan bentuk pernyataan unit kerja untuk siap berkomitmen menjadi percontohan. "[Ini] langkah awal dan bagian dari menyukseskan Reformasi Birokrasi, dengan melakukan penataan terhadap sistem penyelenggaraan pemerintahan

yang baik, efektif, efisien dan pelayanan prima," ujar Hedy.

Lalu ia menginstruksikan supaya tiap unit kerja membentuk tim dan menyiapkan rencana aksi yang konkrit. "Hal ini harus menjadi lebih baik lagi dalam mewujudkan zona integritas, terutama dalam hal pelayanan, yang dampaknya dirasakan masyarakat."

Keduabelas unit kerja itu, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJJN) Jawa Timur dan Bali, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJJN) NTB, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol, BBPJJN Sumatera Selatan, BBPJJN DKI Jakarta dan Jawa Barat, BBPJJN Jawa Tengah dan DIY, BBPJJN Kalimantan Timur, BPJJN Sulawesi Barat, Balai Bahan Jalan, Balai Jembatan, Balai Geoteknik, Terowongan, dan Struktur, dan Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan. (gir)



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO



Potensi Daerah Semakin Berkembang dengan Selesainya Jalan Lingkar Brebes-Tegal

Pengerjaan Jalan Lingkar Brebes – Tegal di Jawa Tengah telah selesai, dengan tetap menjalankan protokol kesehatan. Dengan demikian aksesibilitas untuk pergerakan orang dan barang semakin lancar.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“**D**engan konektivitas yang semakin baik, diharapkan perekonomian wilayah meningkat,” kata Endra S Atmawidjaja, Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Teknologi Industri dan Lingkungan pada Jumat, 21 Mei 2021.

Menurut Endra yang juga Juru Bicara Kementerian PUPR, potensi ekonomi yang banyak di Brebes dan Tegal akan lebih mudah terwujud dengan selesainya jalan lingkar ini. Jalan baru tersebut juga melengkapi struktur jaringan jalan nasional di Pantura yang komplementer dengan Tol Trans Jawa.

Jalan Lingkar Brebes – Tegal dimulai 19 Desember 2019 dan selesai pada Mei 2021 dengan dilengkapi penerangan dan marka jalan. Sekarang sedang menunggu hasil uji layak fungsi sebagai syarat pengoperasian jalan baru.

Bina Marga Bangun Jalan Baru 94,8 Km di Kawasan Industri Batang

Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun 94,8 km jalan baru di Kawasan Industri Terpadu (KIT) Batang, Jawa Tengah.

Pembangunan KIT Batang merupakan salah satu upaya Pemerintah dalam mewujudkan pemulihan ekonomi nasional pasca Pandemi COVID-19. Juga sebagai pengembangan kawasan ekonomi baru di wilayah Batang khususnya, dan Jawa Tengah pada umumnya.

“Saya berharap segera dapat dibangun dan bisa dipakai untuk dapat menyerap tenaga kerja sebanyak-banyaknya serta membuka peluang seluas-luasnya, sehingga juga ada arus modal masuk atau *capital inflow* pada Negara kita untuk menggerakkan pertumbuhan ekonomi nasional kita,” kata Presiden Jokowi saat meninjau pembangunan KIT Batang, Rabu, 21 April 2021.

Pada kesempatan tersebut, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa pihaknya telah memulai pembangunan infrastruktur dasar seperti konektivitas jalan dan jembatan, air baku dan air minum, pengelolaan sampah dan sanitasi, serta penyediaan perumahan melalui sebuah rencana induk pembangunan infrastruktur.

“Pembangunan infrastruktur yang menggunakan dana APBN harus menggunakan produk dalam negeri, atau walaupun produk dari luar, harus punya pabrik di sini,” tegas Basuki.

Konektivitas meliputi pembangunan simpang susun akses menuju KIT Batang yang terhubung dengan Jalan Tol Batang-Semarang. Akses KIT Batang dibangun sepanjang 3,1 km dengan anggaran Rp450 miliar, progresnya saat ini 49 persen. Kemudian pembangunan jalan kawasan 1A sepanjang 4 km dan Jembatan Kali Mata Air sepanjang 120 m dengan biaya Rp185 miliar. Kontraktor pelaksana proyek PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan progres fisik 45 persen.

Dukungan konektivitas juga dilakukan dengan membangun jalan kawasan Ruas 1B sepanjang 3,6 km dan Jembatan Kali Kembar sepanjang 80 m. Infrastruktur ini dibangun dengan biaya APBN sebesar Rp163 miliar dengan kontraktor PT PP-MO (KSO) sesuai kontrak pekerjaan Desember 2020-Juni 2021.

Proses pembangunan infrastruktur mundur dari target, yang seharusnya selesai tahun 2021. “Kita agak terlambat sedikit karena dibutuhkan uang untuk padat karya dan sebagainya. Kalau masih bisa diselesaikan tahun 2021 atau pada 2022 bisa diselesaikan, *multiyears*. Yang pasti 2022 harus sudah selesai” imbuh Basuki. (gjr)

Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Indonesia - Jepang Berbagi Teknologi Pengelolaan Jalan Tol

Biaya logistik di Indonesia masih tinggi, membuat daya saing kita masih rendah. Salah satu upaya untuk memperbaikinya adalah membangun jaringan tol, supaya waktu tempuh berkurang.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Hal tersebut diungkap Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Hedy Rahadian saat membuka Webinar *Toll Road Operation and Maintenance Technologies* yang diselenggarakan pada Rabu, 10 Februari 2021.

“Targetnya, pada tahun 2050 akan terbangun 18.088 km jalan tol yang akan menjadi tulang punggung jaringan jalan nasional sehingga dapat terpenuhi target *travel time* 1,5 jam per 100 km,” kata Hedy.

Menurutnya, jalan tol yang sudah beroperasi di Indonesia pada tahun 2021 sepanjang 2.342 km. Sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional

(RPJMN), Pemerintah Indonesia menargetkan jalan tol yang beroperasi di akhir tahun 2024 sepanjang 4.630 km.

“Pada periode 2020 hingga 2024 akan dibangun 2.536,87 km jalan tol baru di seluruh Indonesia yang akan mendukung Pusat Kegiatan Nasional, Pusat Kawasan Strategis Nasional, dan Pusat Kawasan Wilayah,” tutur Hedy.

Semakin panjang jalan tol, semakin banyak pula para penggunanya. Maka yang menjadi tantangan berikutnya adalah bagaimana pengelola jalan tol dapat selalu memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM). Para pengelola jalan tol harus mampu berinovasi dan terus mengembangkan teknologi dalam aspek operasional dan pemeliharaan jalan tol.

Terdapat beberapa teknologi yang sudah dan akan diterapkan oleh operator tol di Indonesia, antara lain *Multi Lane Free Flow* (MLFF) untuk mengatasi antrean kendaraan di gerbang tol. Lalu ada *Intelligent Transportation System* (ITS) untuk memonitor kondisi lalu lintas tol secara *real time*, “Dan teknologi *weight-in-motion* (WIM) untuk mencegah kendaraan dengan beban berlebih masuk tol,” tambah Hedy.

Sementara untuk pemeliharaan jalan tol, ia melanjutkan, digunakan mobil hawkeye yang dilengkapi software Hawkeye Processing Toolkit. Data yang dihasilkan dari software tersebut dipakai untuk analisa kondisi jalan, memastikan pemenuhan standar pelayanan minimal, dan penentuan program perbaikan jalan.

Webinar terselenggara atas kerja sama antara Kementerian PUPR dengan Kementerian Pertanian, Infrastruktur, Transportasi dan Pariwisata Jepang. Webinar ini menjadi sarana berbagi pandangan dan pengalaman atas inovasi dan teknologi yang diterapkan dalam pengelolaan jalan tol di kedua negara. (gir)

Melihat Keunikan *Flyover* Purwosari Surakarta yang Resmi Beroperasi



Flyover Purwosari Solo sepanjang 700 m akhirnya selesai dan diresmikan penggunaannya. Dengan demikian, risiko kecelakaan pada perlintasan sebidang kereta api dapat ditekan.

Seharusnya Menteri Pekerjaan Umum

dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang meresmikannya. Namun karena di hari bersamaan, Walikota Surakarta F.X Hadi Rudyatmo merayakan ulang tahun dan akan menutup masa baktinya, maka Basuki menyerahkan mandat peresmian kepada Rudy.

“Target (selesai) April, (tetapi) selesai pada Februari ini. Atas nama Pemerintah Kota Surakarta, saya mengucapkan terima kasih atas semua pihak yang telah memberi dukungan pada penyelesaian *flyover* ini,” kata Rudy pada sambutannya di lokasi *Flyover* Purwosari, Sabtu, 13 Februari 2021.

Usai peresmian, Basuki menjelaskan bahwa konstruksi *flyover* yang

menggunakan mortar busa itu menghabiskan anggaran Rp114,2 miliar dari APBN. Teknologi ini sama dengan yang dipakai di *flyover* Manahan Solo dan Jembatan Antapani Bandung. Hasilnya bagus, selesai lebih cepat dan murah.

Salah satu keunikan *flyover* ini terletak di bagian ujung terdapat ilustrasi tarian gambyong yang bermakna selamat datang di Kota Surakarta. Juga ada 15 motif batik, seperti kawung, ceplok, dan lereng yang menghiasi sepanjang *retaining wall flyover*. Hal ini sekaligus sarana edukasi kepada masyarakat tentang motif batik di salah satu sentra batik nasional ini. (rko)



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Pegawai Ditjen Bina Marga Dukung Vaksinasi Covid-19

Pegawai Ditjen Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) turut menyukseskan program Vaksinasi Covid-19 tahap I (23-24 Februari 2021) dan tahap II (9-10 Maret 2021) di halaman Kampus PUPR, Jakarta.

Seluruh pegawai Kementerian PUPR, termasuk Ditjen Bina Marga, yang menerima vaksin sekitar 4.903 orang. Sehari sebelum divaksin, mereka diwajibkan swab antigen. Mereka dengan hasil negatif baru bisa menerima suntikan vaksin.

“Vaksinasi merupakan bagian dari upaya kita agar segera terlepas dari pandemi Covid-19. Kita adalah pejuang untuk memberantas penularan pandemi

di negara kita,” ujar Sekretaris Direktorat Jenderal (Sesditjen) Bina Marga, Abram Elsajaya Baru dalam kata sambutannya.

Barus juga terus mengingatkan agar para pegawai tetap menjaga protokol kesehatan walau sudah mendapat vaksin. (gir)



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Bina Marga Dukung Penuh Konektivitas Pariwisata

Indonesia punya mimpi besar menjadi negara maju yang ditopang salah satunya oleh industri pariwisata. Untuk itu, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendukung konektivitas pariwisata di berbagai daerah.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Dalam kesempatan Musyawarah Perencanaan Pembangunan Nasional (Musrenbangnas) Tahun 2019, Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa sektor pariwisata bisa semakin mendorong kesejahteraan masyarakat secara lebih merata. Maka pembangunan infrastruktur harus menghubungkan tempat-tempat wisata.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono sepakat dengan Presiden. Menurutnya, infrastruktur jalan yang mantap akan meningkatkan akselerasi pengembangan destinasi

wisata setempat dan memudahkan wisatawan mencapai lokasi wisata. "Akses jalan yang semakin baik akan menunjang perekonomian masyarakat di kawasan wisata."

Ada beberapa update pekerjaan terkait pembangunan akses wisata. Di Sulawesi Utara, Kementerian PUPR membangun jaringan jalan untuk meningkatkan konektivitas Manado – Bitung – Likupang, yang merupakan salah satu Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP).

Pada TA 2020 Kementerian PUPR tengah menyelesaikan preservasi dua ruas jalan yakni Jalan Girian (Bitung) – Likupang dan Jalan Pantai Pulisan, lalu mengganti Jembatan Marinsow. Total panjang jalan mencapai 45,47 km sedangkan jembatan 165,2 m.

Sebelumnya, Kementerian PUPR telah membangun Tol Manado – Bitung sepanjang 40 km. Pembangunan ruas tol ini merupakan salah satu dukungan yang signifikan bagi pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung dan DPSP Manado – Bitung – Likupang.

Kementerian PUPR juga membangun akses di Kawasan DPSP Borobudur, berupa jalan tol maupun non tol. Harapannya, para wisatawan akan lebih mudah menuju kawasan pariwisata Borobudur. “Saat ini sudah PPJT (Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol) dan ada *exit* di Palbapang yang nanti akan bisa mempermudah wisatawan menuju Borobudur,” tutur Hedy Rahadian Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, saat Kunjungan Kerja ke DPSP Borobudur, Jumat, 12 Maret 2021. Jalan tol ini merupakan bagian dari jaringan Jalan Tol Yogyakarta-Bawen sepanjang 75,82 km.

Sedangkan dukungan infrastruktur non tol, Hedy menambahkan, dilakukan dengan meningkatkan kualitas jaringan jalan menuju standar. Yang termasuk di dalamnya adalah penataan akses untuk koridor utama Candi Borobudur, baik dari arah Yogyakarta, Semarang maupun Kulon Progo.

Pelaksanaan pekerjaan yang telah dilakukan yakni pelebaran jalan, rekonstruksi jalan, pemeliharaan rutin, rehabilitasi trotoar dan drainase, serta pembangunan jembatan. Pada TA 2020, Kementerian PUPR melalui Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional (BBPJN) Jateng-DIY, Ditjen Bina Marga menyelesaikan 4 paket pekerjaan penanganan jalan dan jembatan sepanjang 35,40 km dengan nilai kontrak Rp178,8 miliar.

Peningkatan jaringan jalan DPSP Borobudur dilanjutkan pada TA 2021 dengan anggaran sebesar Rp127 miliar. Dana ini untuk rehabilitasi Jalan DPSP Borobudur sepanjang 24,4 km, preservasi Jalan Keprekan Borobudur sepanjang 12,8 km, dan melanjutkan pembangunan Jembatan Kali Progo sepanjang 160 m.

Peningkatan akses daerah wisata tidak hanya menyentuh DPSP.

Kementerian PUPR juga menangani 9 ruas Jalur Pansela (Pantai Selatan) Jawa sepanjang 99,63 km. Salah satu fungsinya adalah menjadi jalur wisata, khususnya di daerah selatan Pulau Jawa.

“Kita terus promosikan jalur Pansela Jawa, supaya orang tertarik lewat selatan. Karena tidak hanya jalannya yang bagus namun juga memiliki pemandangan yang indah (*panoramic road*) dan terdapat banyak obyek wisata,” kata Basuki di satu kesempatan.

Kesembilan ruas yang tersebar di wilayah Provinsi Jawa Tengah, DI Yogyakarta, dan Jawa Timur itu, dilaksanakan melalui program *Regional Road Development Project* (RRDP). Dananya dari *Islamic Development Bank* (IDB) dengan masa pelaksanaan Agustus 2019-Februari 2023.

Semoga dengan akses yang semakin baik akan meningkatkan perekonomian masyarakat di daerah wisata secara merata. Sektor pariwisata diharapkan menjadi sektor andalan untuk mendatangkan devisa, membuka lapangan kerja, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi lokal.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Ditargetkan Rampung Pada Akhir 2021, Berikut 7 Fakta Tol Cisumdawu

Masyarakat Bandung dan sekitarnya menantikan selesainya pembangunan Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu). Tol sepanjang 60,10 km itu dipastikan meningkatkan aksesibilitas dan turut mendorong perekonomian.

di antaranya soil nailing, erosion control dengan geomat, shotcrete, dan DPT untuk pekerjaan galian.



Pemerintah mempercepat pembangunan Tol Cisumdawu karena menjadi salah satu program prioritas pembangunan infrastruktur.

7

Ditargetkan Rampung Pada Akhir Tahun 2021

FINISH

Karena berada di daerah perbukitan, Tol Cisumdawu menerapkan beberapa teknologi penanganan lereng

6

Menerapkan Beragam Teknologi Penanganan Lereng



5

Memiliki Tujuh Buah Simpang Susun

Memiliki tujuh simpang susun yakni Simpang Susun (SS) Cileunyi, SS Rancakalong, SS Sumedang, SS Cimalaka, SS Legok, SS Ujung Jaya, dan SS Dawuan.

4

Mendukung Akses dari Bandung Menuju Bandara Kertajati

Kehadiran Tol Cisumdawu akan memperlancar akses kendaraan dari Bandung menuju Bandara Kertajati di Majalengka, dari 3 jam menjadi 1 jam saja.

Jalan tol ini juga akan mendukung pengembangan kawasan ekonomi "segitiga emas" Cirebon-Subang-Majalengka

Pembuatan terowongan yang menembus bukit menggunakan teknologi New Austrian Tunneling Methods (NATM).

Terowongan Cisumdawu adalah terowongan pertama untuk jalan raya dan jalan bebas hambatan yang ada di Indonesia memiliki panjang 472 m dengan diameter 14 m.

3

Merupakan Jalan Tol Pertama di Indonesia yang Memiliki Terowongan

Tol ini juga dikelilingi oleh tiga gunung vulkanik, yakni Gunung Tampomas, Manglayang, dan Patuha.

1

Tol Cisumdawu Dibangun dengan Skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

Dari enam seksi Tol Cisumdawu, dua seksi dikerjakan oleh pemerintah sebagai bagian dari viability gap fund (VGF) guna menaikkan kelayakan investasi tol. Sementara sisanya dikerjakan oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)

2

Merupakan Salah Satu Tol dengan Pemandangan Terindah

Berada di antara perbukitan dan lembah menjadikan pengendara yang melewati tol Cisumdawu disuguhi oleh pemandangan menakjubkan.

START

Tanpa APBN, Tol Layang Pertama di Timur Indonesia Dibiayai Swasta

Di tengah keterbatasan dana APBN untuk membangun infrastruktur, Jalan Tol Layang A.P. Pettarani, Makassar Sulawesi Selatan selesai dibangun dengan dana murni swasta. Ini bisa dicontoh pada proyek lainnya.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“(Ini) mendukung kebijakan Presiden, yakni apabila ada infrastruktur yang secara ekonomi dan finansial menguntungkan, maka dibangun oleh swasta. Itu merupakan cara yang dilakukan pemerintah untuk mendorong investasi,”

kata Basuki Hadimuljono, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) saat meresmikan Jalan Tol A.P. Pettarani, Makassar, Kamis, 18 Maret 2021.

Jalan yang merupakan tol layang pertama di wilayah timur Indonesia itu sarat penggunaan teknologi canggih. Dalam pengerjaannya menerapkan *formwork pier head* tanpa *shoring*, *erection box girder* dengan *double gantry* yang tidak memerlukan struktur penyangga. Sehingga pekerjaan bisa jauh lebih cepat serta meminimalisir gangguan arus lalu lintas.

Juga dipasang *Structural Health Monitoring System* (SHMS) antara lain dilengkapi sensor-sensor yang memberikan informasi kondisi struktur secara *real time*. Tidak hanya itu, di antara struktur bawah dan struktur atas pada jalan sepanjang 4,3 km itu dipasang isolasi gempa (*seismic isolation Lead Rubber Bearing LRB*) untuk melindungi dari ancaman gempa bumi.

Di kesempatan yang sama, Direktur Jenderal Bina Marga, Hedy Rahadian mengimbau masyarakat agar turut menjaga infrastruktur. “Saya berharap jangan sampai ada vandalisme. Masyarakat harus turut menjaga. Jalur di bawah tol juga harus sama-sama dijaga, biar enak dipandang,” imbau Hedy.

Tol layang A.P. Pettarani menjadi salah satu solusi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang selama ini terjadi di jalan arteri sekitar Kawasan Panakkukang dan Rappocini. Tol ini juga mengoptimalkan fungsi jaringan jalan tol di Kota Makassar yang menghubungkan simpul ekonomi di selatan Kota Makassar dan Kabupaten Gowa, Bandara Internasional Sultan Hasanudin, Pelabuhan Soekarno-Hatta, Makassar New Port, kawasan industri dan perkantoran. (gir)

Perlu Sinergi Membangun Jalan di 8 Pulau Terluar Maluku

Pemerintah membangun infrastruktur jalan dan jembatan di delapan pulau tertinggal, terluar, dan terdepan (3T) yang masuk dalam Provinsi Maluku. Ini merupakan proyek prioritas strategis.

Proyek prioritas strategis tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024. Menurut Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Maluku, Jon Sudiman Damanik, total ada 18 pulau 3T yang termasuk dalam proyek prioritas strategis dan 8 di antaranya berada di wilayah kerjanya.

"Yaitu Pulau Aru, Babar, Buru, Seram, Kei Besar, Selaru, Moa, dan Wetar," terangnya, Sabtu, 3 April 2021.

Di Tahun Anggaran 2021, lanjut Damanik, pihaknya akan membangun jalan sepanjang 1.354 km dan jembatan 22.782 m di pulau-pulau tersebut. Pembangunan ini diharapkan meningkatkan konektivitas, membuka keterisolasian, dan menjadi daya ungkit yang besar terhadap perekonomian wilayah. Akses yang lancar berdampak pada menurunnya harga komoditas.

Untuk itu ia meminta ada sinergi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. "Pemerintah daerah juga harus memastikan pemenuhan *readiness criteria* seperti kesiapan lahan, perizinan, dan lainnya," pungkasnya. (gir)

Kementerian PUPR Jaga Mangrove di Area Pembangunan Tol Semarang - Demak



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bekerja sama dengan Pemerintah Daerah Jawa Tengah menyiapkan program relokasi lahan mangrove yang terkena dampak pembangunan Jalan Tol Semarang - Demak.

dan pemeliharaan (SIDLACOM)," kata Basuki Hadimuljono, Menteri PUPR dalam siaran pers pada Minggu, 4 April 2021.

Menurut Basuki ada 3 lokasi kawasan mangrove yang akan direlokasi dengan total luas sekitar 46 ha. Kawasan tersebut terdampak oleh pembangunan Seksi 1 Tol Semarang - Demak ruas Semarang/Kaligawe - Sayung sepanjang 10,69 km. Jalan Tol Semarang - Demak sendiri terbagi 2 seksi, yang mana Seksi 2-nya adalah Sayung - Demak sepanjang 16,31 km.

Tol Semarang - Demak sepanjang 27 km dibangun dengan skema Kerja

Sama Badan Usaha dengan Pemerintah (KPBU) dan terintegrasi Tanggul Laut Kota Semarang. Artinya, proyek senilai Rp15,3 triliun ini sekaligus untuk menanggulangi rob yang kerap terjadi di Semarang.

Pembangunan tol dilaksanakan oleh kontraktor PT Wijaya Karya - PT Pembangunan Perumahan (KSO) dan konsultan supervisi PT Virama Karya. Tercatat hingga 24 Januari 2021, pembangunan Seksi 1 Semarang - Sayung sudah mulai tahap pembebasan lahan sekitar 2,29 persen, sementara progres konstruksi pembangunan Seksi 2 sudah mencapai 36 persen.

Hal ini ditempuh karena pembangunan yang dilakukan harus ramah lingkungan dan berkelanjutan. "[Ini] menjadi komitmen Kementerian PUPR mulai dari tahap survei, investigasi, desain, pembebasan tanah (*land acquisition*), konstruksi, hingga operasi

Kementerian PUPR Percepat Pembangunan Terowongan Simpang Bulak Kapal



Simpang Bulak Kapal di Kota Bekasi, Jawa Barat adalah simpul kemacetan parah. Oleh karena itu, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mempercepat penyelesaian terowongan (*underpass*) Simpang Bulak Kapal.

Persimpangan ini merupakan titik temu

sangat menantikan pembangunannya bisa cepat selesai.

"Pembangunan infrastruktur jembatan, *flyover* dan *underpass* akan memperlancar konektivitas dan aksesibilitas lalu lintas, di samping memberikan alternatif bagi warga untuk meningkatkan produktivitas perekonomian," Basuki Hadimuljono,

atus kendaraan dari Kabupaten Bekasi-Kota Bekasi (Jalan Ir Juanda), pintu masuk Tol Bekasi Timur (Jalan Jyo Martono), Perumnas 3 (Jalan Pahlawan), dan Tambun atau Jalur Pantura (Jalan Diponegoro). Tidak heran masyarakat

Menteri PUPR dalam keterangan resmi, Jumat, 8 Januari 2021.

Pembangunan terowongan akan menambah kapasitas jalan *existing* simpang Bulak Kapal dari semula 4 lajur menjadi 6 lajur. Persimpangan sebidang Bulak Kapal antara Jalan Ir Juanda dengan Jalan Jyo Martono-Jalan Pahlawan akan ditutup.

Terowongan yang dibangun sejak 24 September 2020, progres konstruksinya telah mencapai 14,6 persen atau lebih cepat dari rencana 10,8 persen. Biayanya diambil dari APBN sebesar Rp79,3 miliar dengan tahun jamak sampai 2022. Kontraktor yang mengerjakan adalah PT Modern Widya Tehnical, sementara untuk konsultan supervisi oleh PT. Daya Creasi Mitrayasa, PT. Ciriutama Nusawidya Consult, dan PT. Parama Karya Mandiri (KSO). (tri)

Tol Jakarta - Cikampek II Elevated Berganti Nama Menjadi MBZ



Indonesia dengan Uni Emirat Arab (UAE) yang telah berlangsung lebih dari 45 tahun.

"Mulai pagi hari ini saya dan Menteri PUPR atas nama Bapak Presiden secara resmi merubah jalan tol Jakarta Cikampek II *Elevated* menjadi Jalan Layang MBZ Sheikh Mohamed Bin Zayed," kata Pratikno, Menteri Sekretaris Negara (Mensesneg) pada Senin, 12 April 2021.

Pratikno didampingi Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono, Duta Besar Uni Emirat Arab untuk Indonesia Abdullah Salem Obeid Al Dhaheri, Duta Besar Indonesia untuk Uni Emirat Arab Husin Bagus, serta pimpinan Komisi V DPR RI.

Hubungan baik kedua negara, lanjut Pratikno, tampak dari jumlah investasi UAE ke Indonesia menjadi salah satu yang terbesar. Kerja sama di bidang lain juga terjalin erat seperti

pada sektor budaya dan keagamaan. Bahkan, nama Presiden Joko Widodo sudah disematkan menjadi sebuah nama jalan di Abu Dhabi.

Di kesempatan yang sama, Direktur Jenderal [Dirjen] Bina Marga, Hedy Rahadian berharap perubahan nama ini dapat meningkatkan kerja sama dan hubungan diplomatik antara Indonesia dan UAE.

Duta Besar Al Dhaheri pun mengucapkan terima kasih. "Kini, kerja sama kedua negara bukan sekadar tentang minyak dan gas bumi, sekarang lebih ke bidang baru seperti pendidikan, kesehatan, agrikultur, investasi, retail, bank dan sebagainya. Maka, saya yakin Sheikh Mohamed Bin Zayed pasti akan sangat senang atas penggunaan namanya untuk jalan layang ini," tutupnya. (gir)



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Pemerintah mengganti nama Tol Jakarta - Cikampek (Japek) II *Elevated* menjadi Sheikh Mohamed Bin Zayed (MBZ). Penggantian nama jalan layang ini sebagai bentuk hubungan baik antara

Penghijauan di Tol Trans Sumatra Bernilai Ekonomi



M Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama PT. Hutama Karya (Persero) menanam 6.600 bibit pohon di Jalan Tol Trans Sumatra ruas Bakauheni-Terbangi Besar-Kayu Agung.

Menurut Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, penghijauan tersebut sebagai salah satu bentuk menjaga keselarasan antara perekonomian, infrastruktur, serta konservasi. "Kita gerakkan penghijauan di ruas tol atau bendungan sebagai kepedulian akan isu perubahan iklim," katanya di acara penanaman pohon, Senin, 25 Januari 2021.

Di kesempatan yang sama, Direktur Jenderal Bina Marga, Hedy Rahadian mengatakan bahwa penanaman pohon ini akan melibatkan masyarakat. "Saat ini masih dikembangkan konsepnya, namun kemungkinan nantinya pohon yang ditanam sebagai penghijauan di area jalan tol akan bersifat tematik dan bernilai ekonomi, sehingga kita dapat melibatkan masyarakat."

Jenis pohon yang ditanam adalah kayu putih dan gaharu, yang bernilai ekonomi. Sebanyak 5.000 pohon ditanam di sepanjang koridor tol hingga *rest area*, sedangkan 1.600 pohon lainnya di sepanjang koridor luar *rest area*. (gjr)

Konstruksi Penggantian Jembatan Aek Tano Ponggol Dimulai

Pembangunan Penggantian Jembatan Aek Tano Ponggol di Kabupaten Samosir, Sumatera Utara resmi dimulai. Jembatan baru ini akan mengadopsi filosofi suku Batak, yaitu Dalihan Na Tolu.

Prinsip Dalihan Na Tolu suku Batak dijadikan ide desain arsitektural jembatan, sehingga nantinya jembatan ini akan bertumpu pada tiga pilar yang akan menopangnya," terang Selamat Rasidi, Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Sumatera Utara, saat peletakan batu pertama (*groundbreaking*) pembangunan Jembatan Aek Tano Ponggol, Selasa, 26 Januari 2021.

Filosofi tersebut, ia melanjutkan, menekankan pentingnya hubungan kekerabatan yang perlu dijunjung dan berjalan seimbang oleh setiap

individu Batak. Filosofi tersebut disimbolkan sebagai sebuah tungku berkaki tiga yang harus berdiri seimbang.

Ia berharap bahwa prinsip *Dalihan Na Tolu* ini juga dapat diterapkan dalam proses pembangunan jembatan. Ada sinergi dan keseimbangan di antara 3 pihak, yakni Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, serta Tokoh Masyarakat. "Saat ini kami masih memiliki kendala untuk pembebasan lahan, semoga kita juga bisa menerapkan prinsip *Dalihan Na Tolu*, kerja sama tiga pihak untuk kemudian menjadi satu hati. Kami berharap bantuan dari semua pihak untuk kelancaran pembangunan," ujarnya.

Jembatan dengan total panjang 294 m ini akan menghubungkan



Pulau Sumatera dengan Pulau Samosir sekaligus untuk mendukung konektivitas Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Super Prioritas Danau Toba. Jembatan Aek Tano Ponggol akan memiliki bentang utama 99 m, lebar jalur lalu lintas 8 m, dan memiliki ruang bebas 10 m dari tinggi muka air.

Jembatan Gantung Lubuk Ubar Bengkulu Bantu Penyebaran Penduduk



Jembatan gantung Lubuk Ubar di Kabupaten Rejang Lebong, Bengkulu sudah selesai dibangun. Kini, Pemerintah Pusat menyerahkan kepemilikan jembatan tersebut kepada Pemerintah

Kabupaten Rejang Lebong.

Dengan adanya proses serah terima Barang Milik Negara (BMN) ini, maka tanggung jawab penggunaan dan pemeliharaan jembatan diserahkan kepada pemerintah daerah setempat. Serah terima sendiri dilakukan oleh Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Bengkulu, M. Diantoro Murod dan Bupati Rejang Lebong, Ahmad Hijazi pada Senin, 15 Februari 2021.

Murod berharap masyarakat dapat turut membantu menjaga dan memelihara jembatan gantung. "Jembatan gantung ini hanya untuk pejalan kaki dan kendaraan roda dua. Namun bila dalam keadaan darurat, boleh digunakan untuk kendaraan roda tiga," ujarnya.

Sementara, Ahmad mengakui keberadaan jembatan ini berdampak positif terhadap perekonomian dan membantu penyebaran penduduk. Sebelum adanya jembatan, hanya ada 5 KK yang tinggal di seberah sungai. Sekarang sudah ada 40 KK.

"Artinya sudah ada peningkatan perpindahan penduduk dari tempat padat ke tempat lahan yang kosong. Perekonomian juga akan meningkat karena mudah sekali hasil-hasil bumi mereka bawa melalui jembatan ini," kata Ahmad.

Jembatan gantung Lubuk Ubar memiliki panjang 84 m dan dibangun dengan dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tahun 2019. (gir).



Komisi V DPR Dorong Percepatan Tol Padang - Pekanbaru

Hal tersebut diungkap oleh Anggota Komisi V DPR RI Athari Gauthie Adri saat melakukan kunjungan kerja ke Padang, Sumatera Barat. "Harapan kita adalah memperlancar roda perekonomian. Kemudian daya angkut akan tinggi," katanya, Senin, 15 Februari 2021.

Menurut Direktur Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah I Kementerian PUPR Akhmad Cahyadi, ada 2 persoalan utama kenapa proyek ini tersendat. Pertama masalah pembebasan lahan yang masih alot, dan yang kedua kondisi alam.

Untuk seksi 1 saja, progres konstruksinya baru 36,34 persen. Total, Ruas Padang - Pekanbaru dibagi

enam seksi, yaitu Padang-Sicincin (36,6 km), Sicincin-Bukittinggi (39,9 km), Bukittinggi-Payakumbuh (32 km), Payakumbuh-Bangkinang (45 km), Bangkinang-Pangkalan (60,6 km) dan Pangkalan-Pekanbaru (40 km).

Selain itu, sambung Kepala Proyek Tol Padang-Sicincin Utama Karya Padang - Sicincin Defi Adrian, pihaknya menghadapi tantangan kondisi tanah lunak. Perlu dilakukan pendekatan khusus dalam pengerjaannya. Juga akan melewati Bukit Barisan, maka direncanakan membangun terowongan yaitu di seksi Sicincin - Bukittinggi sepanjang 6 km, Bukittinggi - Payakumbuh sepanjang 4 km, dan Payakumbuh - Pangkalan sepanjang 10 km.

Anggota Komisi V DPR RI mendorong supaya Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah memperkuat sinergi untuk mempercepat pembangunan Jalan Tol Padang - Pekanbaru. Tol yang menjadi bagian dari Trans Sumatera itu diyakini bisa mengangkat perekonomian dua provinsi, Sumatera Barat dan Riau.



4 BIG! NO'S!

Arahan Menteri PUPR



No Bribery!



No Gift!



No Kick Back!



**No Luxurious
Lifestyle!**



**Selamat
Hari Raya
Idul Fitri
1442 H**

Mohon Maaf Lahir dan Batin

buletin
Bina Marga
Menyambung Negeri